

## パブリックコメントで寄せられた意見について

平成22年6月23日から平成22年7月22日までに実施した「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に関する意見募集について、351件の御意見を頂きました。

## 1. 概要

(意見の内容での分類)

交通基本法の制定に賛成	37
交通基本法の制定は慎重に対応すべき	10
その他施策的な意見	304

(基本法の理念についての分類)※多数意見順

自家用車優先から公共交通優先・公共交通が社会インフラであるとの理念を確立すべき	35
国、地方自治体、事業者、国民の役割と責任を明確にすべき	29
環境負荷低減の理念を積極的に打ち出すべき	17
物流の位置づけを明確にすべき	13
自転車の位置づけを明確にすべき	5
自家用自動車の特徴を活かすべき	3

(移動権の保障についての分類)

移動権の保障に賛成	25
移動権の保障の趣旨に反対	3
移動権の保障については見直すべき	22

移動権の保障の規定について十分な議論を行うべき	29
-------------------------	----

(財源問題についての分類)

公共交通に関する財源を確保し、助成制度を充実すべき(大都市の交通事業者の利益を地方への再配分、ユニバーサル料金や交通税の導入、ガソリン税等)	97
公共交通に対する公的負担の増加に反対	6

(「共助」の考え方についての分類)

健全者が移動に困難を伴う人々を支え合う「共助」の考え方を盛り込むべき	4
移動手段の確保について、住民、NPO等による取組みを推進すべき	6
移動手段の確保について、交通事業者は、住民、行政と連携して新たな施策に前向きに取り組むべき	2

(交通計画についての分類)※多数意見順

地域公共交通活性化・再生法の連携計画や、都市計画、道路計画と交通基本計画との整合性を図るべき	16
自治体交通計画策定への住民の参画を明確にすべき	14
市町村を超えた広域的な交通計画を策定すべき	10
交通基本計画策定にあたり関係省庁間の連携を深めるべき	8
市町村による交通計画策定を義務付けるべき	6
ブロック単位での交通計画を策定すべき	2
国が定める交通基本計画には自動車交通量の削減目標、公共交通機関の整備目標等具体的な整備目標を定めるべき	1

(地域交通に関する国の関与についての分類)※多数意見順

地域の交通問題について国が積極的に関与すべき	17
------------------------	----

地域の交通問題に国が関与すべきでない	7
--------------------	---

(具体的な施策の方向性についての分類)※多数意見順

交通体系を総合的に考えるべき(施設整備、高速料金等)	28
交通の安全に関する規定をおくべき	27
交通に関する教育を国民に実施すべき(自転車関係等)	15
モーダルシフトを推進すべき	14
交通に関する人材育成をすすめるべき	14
交通に関する技術開発をすすめるべき	10
バリアフリー化を促進すべき	9
道路において人、公共交通を優先するという交通の優先権を明確にすべき	9
離島、過疎地等の交通不便地域の問題を優先的に解決すべき	8
モーダルシフトの受け皿、災害時の機能等を踏まえ、港湾、海上交通網の重要性を位置づけるべき	8
公平な競争条件の確保、交通事業者の経営の自主性の確保等交通事業者の負担が重くならないよう配慮すべき	8
環境面からの自動車の単体対策をすすめるべき	8
交通労働者の労働条件に関する規定をおくべき	8
道路運送法の改正、運用見直しを行うべき	7
参入・退出自由化の撤廃等運輸事業に関する規制緩和の廃止、見直しをすべき	6
代替交通手段(リダンダンシー)を確保すべき	5
自転車の交通ルールを徹底すべき	3
運輸事業の規制緩和を推進すべき	3
道路管理や交通流管理について規制や権限のあり方を再検討するべき	3
デマンド交通については、その実態等も踏まえた上で、導入の検討をすべき	3

(自動車交通の役割に関する追記についての分類)

自動車交通の役割に関する追記を評価する	2
自動車交通の役割に関する追記を評価しない	6

(その他の分類)

基本法の制定にあたり、幅広い意見聴取と、オープンな議論が行われるべき	6
パブリックコメントに対する見解を示すべき	4

## 2. 個別意見

上記項目ごとに代表的な意見を列記すると以下のとおりになります。

### (意見の内容)

#### 交通基本法の制定に賛成

・国が率先して、現在の交通体系を見直し、国民ひとりひとりにとって移動しやすい仕組みづくりに向けるといった今回の「交通基本法制定」への取り組みを、大いに賛成します。

#### 交通基本法の制定は慎重に対応すべき

・「移動権」の保障については、最低限度に留めるべきであると考えます。法制度化した場合、個人の権利意識が強くなり、特に、私が勤める公営バス事業者には、厳しい利用者からの要望が出てくる恐れがある。現状、公営バス事業については、税金で事業経営されていると勘違いしている市民が多く、日頃から利用者の要望が多い。

#### その他施策的な意見

・交通基本法の制定に断固反対する。

前原大臣がしばしば言うように、日本は今、人口減少、少子高齢化、莫大な長期債務といった問題を抱えている。それにも関わらず、日本全国どこに住んでいても移動

権を保障するのはナンセンス極まりない。ただでさえ財政厳しい時代、過疎地域、限界集落に補助金をじゃぶじゃぶ流してどうする！

・いわゆるオートバイ(原付、自動二輪車)についても位置づけが必要であると考えます。案文では、自動車、自転車、人間となっていて、この中での自動車は4輪車のイメージであるように思います。自動車(4輪車)とオートバイは、4輪と2輪との違いにより、特性や駐車に必要なスペース、燃費など環境に与える負荷も異なります。また、免許制度なども異なっており、交通の中でも一分野を占めているものとするのは不自然ではないと思います。そのような意味で、案文はちょっと視点が偏っているのでは無いかと思いました。

#### **(基本法の理念について)**

**自家用車優先から公共交通優先・公共交通が社会インフラであるとの理念を確立すべき**

・国民の移動権を安定的に保障するためには、公共交通を主体に考えるべきであり、公共交通機関への誘導策を具体的に提示する必要がある。自家用車から公共交通機関への誘導こそが、地域公共交通の維持・再生、活性化を可能にする。

**国、地方自治体、事業者、国民の役割と責任を明確にすべき**

・「地域公共交通活性化・再生総合事業」の今後について、交通基本法の制定に向け、併せて検討されていくと思うが、交通基本法の根幹に「移動権」を保障されるのであれば、国の責務として当該事業又はこれに類似した事業の継続及び拡充をしていただきたい。その際、上記仕分け結果のように「各自治体の判断に任せる」といったことではなく、国、地方自治体、事業者及び地域住民のそれぞれが当事者として担う役割を明確にしたうえで、地域公共交通に係る諸問題に取り組めるものとしていただきたい。

**環境負荷低減の理念を積極的に打ち出すべき**

・地球温暖化対策では、将来あるべき姿を想定し、それに基づいて、取るべき政策を判断していくバックキャストの考え方が提唱されている。交通基本法を地球温

暖化対策推進法と連動させて、交通基本法においても、削減目標値を設定し、公共交通の分担率、自動車自体のグリーン化の数値目標を別途法令で定めることを明記すべきである。

### **物流の位置づけを明確にすべき**

・物流は産業経済、国民生活に欠くことのできない重要な機能であり、道路、鉄道、海運、航空輸送等に供される諸インフラ、輸送手段は人流と共用されております。このような意味で、交通の基本となる法律を制定するにあたっては、人の移動に関するプリンシプルのみならず、物流、貨物流通に関する国としてのプリンシプルも同時にうたうべきかと考えます。

### **自転車の位置づけを明確にすべき**

・自転車の利用環境整備（自転車レーン設置基準等）、利用ルールの整備（道交法改正等）、普及計画（自動車から自転車へのシフト等）は国の施策として推進する必要があります。「交通弱者優先」が残念ながら日本の安全文化となりえていません。いまだに「クルマ優先」「スピード優先」です。将来の安全文化を醸成する指針を交通基本法で示せないでしょうか？

### **自家用自動車の特徴を活かすべき**

・自家用車による交通こそが、個人の自由な意志に基づく交通であり、自由主義国家にふさわしい交通である。公共交通機関は、生産手段の共有であり、共産主義にありがちな不効率に陥りがちである。もっとも、公共交通機関も私人により効率的に運営される場合があり、また、自家用車を利用できないもののセイフティーネットや環境への配慮が必要な場合もある。

### **（移動権の保障について）**

#### **移動権の保障に賛成**

・移動権の保障には賛成です。現在、マイカーで移動している人にとっても何れは自ら移動困難な状態になるのですから、将来に向けてた安心して暮らせる方向性を打ち出すことには大賛成です。

・「移動権」の保障およびこれにあたって公共交通機関の活用を推進する法案の趣旨に大いに賛同いたします。

・障害者の背中押してくれた新しい公共概念「移動権」！交通基本法関連の広報活動を強めて、論議を喚起してください。

だれもが自由に移動できる『移動権』を明確に謳いこんだ交通基本法が早期に成立されることを望みます。この立法案がより多くの人々に周知されてよりよい交通政策とはなにか、新聞やテレビなどメディアでもいっそう論議が活発になされるように切望しています。さらに、移動権という新しい公共概念が公教育の場へも広がることで、民主主義教育の啓発をも切に願っています。

#### **移動権の保障の趣旨に反対**

・「移動の自由を保障すること」というのがもし、全国津々浦々、すべて同様にすることであるとすると、都市部に人口を集中し、効率よくインフラ整備等を進める都市計画等の理念や、地域の特色を活かし、切磋琢磨しながら活性化を図ろうとする経済活動を根本から覆すものになると思います。したがって、格差は当然生じ、受容すべきものとしたうえで、継続して、移動の質・環境の改善について、全体の底上げを図る必要があると思います。

・移動権を「権利」をして制定した場合、それを保障する裏付け(財源の裏付けのある施策。事業)が必要ですが、実現可能なのでしょうか。憲法第 25 条の生存権を延長として「居住権」があり、利便性の高い都市部へ住むか自然豊かな地方へ済むかが個人の自由な判断によるものというのが近代日本の考え方です。「移動権」も「居住権」と同じ概念である場合、「個人が個人の考え方で地方(山間地)に居住している場合でも、国は『移動の権利』を守る責務を有する」と解すことができますが、移動権を補償するだけの財政力がわが国に存在するかは疑問です。

#### **移動権の保障については見直すべき**

・法制定の原点を「移動権」としてはいますが、「権利」とまで位置づけると「保障義務」

が生じるのではないでしょうか。

・憲法の 25 条を引用するような感じですが、「移動権の保障」を明記すると家の軒先まで、「公共交通を整備せよ。」との要求とならないよう心配です。移動権の内容が明確にされてからの方がよいと思います。

・現代の移動権が、公共交通サービスの提供のみならず、私的交通の利用環境の確保を同時に行うことで保障される、という点に留意した記述が必要ではないかと考えられる。

・そもそも「交通基本法」の立法の趣旨が明確ではありません。鉄道事業法やバリアフリー法、地域交通活性化法など既存の事業法制ではなく、「移動権の保障」を明記した「交通基本法」でなければ保護されない法益について、未だ明確ではないと考えております。「移動権」の具体的な内容や「移動権の保障」を規定する必要性などについて、明らかにしていただきたいと考えております。

・「移動権」は「交通権」にすべきです。物流も含むことを明確にしたり、交流に伴う文化醸成・地域活性化をも考慮するためには、単なる「移動」に限定した概念では不十分です。

・移動権ならば、すべての人が自由に外出できる環境づくりが必要です。福祉有償、過疎有償などすべての地域資源の活用の明記が必要では。

#### **移動権の保障の規定について十分な議論を行うべき**

・「移動権」について関係主体毎の責任を明確にすべき。その責任に対応した制度にすべき。「住民、自治体、交通企業など地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本」、「地域の人々がその交通計画に責任を持ち」、と書かれていますが、地域の関係者別にどのような責任を持つべきなのか、明確にされていません。

自治体は、地域の行政主体として、交通不便地域における交通弱者の足を確保す



る「移動権」について、その保障に中心的な責任を果たすことを住民から求められます。自治体の責任を明確にしたうえで、その責任に対応した取り組みが可能となるよう権限及び財源等を措置すべきです。

・交通基本法で保障する「移動権」とはどのようなものなのか？また、最低限度の生活のために保障される「移動権」とはどのようなものなのか？という基本的なところが一向に見えてこない。説明を避けているようにも思えるし、議論を避けているようにも見える。基本法なのだから、道路交通法のような考え方ではなく、もっと基本的な人権としての移動をどのように捉えるのかという大きな視点を持ち、議論をして欲しい。

・高齢化社会を迎える日本の現状を踏まえた状況においては、「移動権の保障」は極めて重要な理念であるとの認識はありますが、大都市圏と地方都市圏あるいは過疎地域や離島等その地域の実情に応じた交通整備に配慮すべきであり、「移動権の保障」を掲げる上では、移動に対する経済的重要度、コスト、リスク等を反映する必要があると存じます。従いまして、交通基本法の施行に関する規程の整備に向け十分に議論を行って頂くことを望みます。

#### **(財源問題について)**

**公共交通に関する財源を確保し、助成制度を充実すべき(大都市の交通事業者の利益を地方への再配分、ユニバーサル料金や交通税の導入、ガソリン税等)**

・公共交通の衰退が少子高齢化だけでなく、道路網の充実によるところがかなり大きいことも考えると、公共交通維持のための財源は、ガソリン税や自動車税のような道路財源であったところから捻出すべきであると、強く要望いたします。

#### **公共交通に対する公的負担の増加に反対**

・この法律により、国民の税金をどのくらい使うつもりなのか。

私が読んだ限り、何兆円ものお金が必要になるかと思えます。税金をどのくらい使うのかを法律に明記してください。そのうえで、パブリックコメントなり意見照会をすべきです。法律が出来上がってから、その法律を楯に国民の税金を無駄に使うことにな

りかねません。

そもそも「お金をかけない政策」に取り組むべきです。借金大国の日本で、色々な人が色々なものが必要というと思いますが、優先順位をつけて歳入の範囲内(借金をせずに)で行うことを考えてください。

#### (「共助」の考え方について)

##### **健全者が移動に困難を伴う人々を支え合う「共助」の考え方を盛り込むべき**

・健全者が移動困難者を支えあう「共助」の視点とは、資金負担なのか、役務の提供なのか等、具体的にどのような内容かを明らかにすると判り易いと考えられる。また、従来の制度においても、交通事業者の内部補助による不採算路線の維持や、運賃における高齢者パスの設定、障害者割引等が行われており、「共助」の考え方が欠けているとまでは言えないとも考えられる。

・「共助」の考え方を強調しておられる点はすばらしい点と思います。

##### **移動手段の確保について、住民、NPO等による取組みを推進すべき**

・たすけあい、ボランティアも道路運送法等で縛ることなく、尊重する姿勢を明示していただきたい。

##### **移動手段の確保について、交通事業者は、住民、行政と連携して新たな施策に前向きに取り組むべき**

・「地域の関係者が協議の上、望ましい公共交通を創り出す」という方向は素晴らしいと思うのですが、現実的には、その裏で同業者の抵抗は厳しく、表に出ない不条理な障壁が生まれるのが事実です。今のままの交通サービスだけでは、いずれ利用者が離れて行くことはわかっているはずなのに、交通事業者には、新たな挑戦へ果敢に取り組む者と、それを阻止して現状を守ろうとする者のふたつに分かれます。当然、各社の事情があり、それぞれの主張を尊重することが民主主義であるとは思いますが、交通事業者の「使命」について、自覚をしていない者が多数存在することは否めません。

そこで、交通基本法の制定にあたり、その基本的な考え方の中に、交通事業者と

して、公共交通の一端を担う以上、新たな施策に前向きに取り組む使命があることを、はっきりと明記していただきたいと存じます。住民、行政と連携をしながら、交通事業者が足を引っ張ることなく、積極果敢に、あるべき姿に取り組まなければ、より良い社会は実現しないと思います。

#### **(交通計画について)**

#### **地域公共交通活性化・再生法の連携計画や、都市計画、道路計画と交通基本計画との整合性を図るべき**

・自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまちづくり」に取り組むには、都市計画との連携が図られなければならない。社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会「都市計画小委員会」では、都市内部の有効利用と周辺部の保全を一体的に実現する仕組みについて議論されている。「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するには、容積率制度も交通施策と関連させて、民間投資を誘導していく必要がある。広い住民参加が保障された手続により都市計画と交通計画を一体として立案していく制度の創出が望ましい。

#### **自治体交通計画策定への住民の参画を明確にすべき**

・交通に関する計画を策定する際、住民参加のもとで、自らルール徹底も含め、地域の交通を守り、育てていくという意識啓発及び実質的な意見調整を行うことは極めて重要であり、強く賛成します。特に、住民ニーズを聞けば自分のところに路線が欲しい、今は乗らないけれどあった方が良く、といったような過大なニーズが寄せられる傾向があることを地域の現場において良く感じておりますので、住民自身が当事者意識を持った形での交通計画策定は重要であると考えます。

#### **市町村を超えた広域的な交通計画を策定すべき**

・複数の区市町村にまたがる交通計画の策定を可能とし、複数の自治体を完全合体させても、各自治体単独の交通計画を策定しつつ、共通する部分について広域計画を策定するといった、二層式の区市町村交通計画の策定も認めるよう、現状に柔軟に対応できる制度としてください。

### **交通基本計画策定にあたり関係省庁間の連携を深めるべき**

・交通福祉として国及び地域自治体の予算措置ができるよう、複数にまたがる管轄省庁との協議調整機構設置まで述べていただけることをお願いいたします。

地方分権も必要と考えますが、体系付けと交通体系の整備手法、各種の権限に基づく地域の対応策等、国の関与が重要な問題もあり、単に地方に任せることは難しいと考えます。良い理念を実現するための既成概念にとらわれず、且つ現実的で柔軟な協議体の設置を望みます。

### **市町村による交通計画策定を義務付けるべき**

・区市町村の中には、交通問題を考える人材、組織、予算が不十分であるところが、少なからず存在します。また、過疎化の進行や市町村合併の進展により、広いエリア、又は複数のエリアにまたがる交通計画を策定しなければ、地域の足が守れない地域も存在します。これらの地域に十分な支援が行き渡らなければ、せっかく地域住民の中から公共交通を維持発展させてようとする動きが出て、自治体側は、手厚い補助金や地方交付税交付金の算定基準になる道路整備を優先させてしまい、かえって公共交通と地域経済を衰退させてしまうこととなるでしょう。このような事態を回避するために、まず市町村交通計画を区市町村の義務と定義してください。

### **ブロック単位での交通計画を策定すべき**

・交通基本法の制定により、交通基本計画策定に当たっては、地域をどのような街にしたいのか、そのために必要な交通をどう整備し維持していくか、本来あたりまえであるはずの交通とまちづくりが一体化された計画が推進されるべきで、そのための措置を願います。また計画策定にあたっては必ずしも市町村境界に囚われず、人の流れや同一経済圏に沿った都市圏単位での推進が必要であり、その地域に住む人のための計画が必要と考えます。

### **国が定める交通基本計画には自動車交通量の削減目標、公共交通機関の整備目標等具体的な整備目標を定めるべき**

・自動車の有効利用という視点が強調されているように感じます。地球温暖化対策だけが自動車利用の問題点なのではなく、自動車に関与する事故、大気汚染や騒

音などの公害、違法駐停車や不要不急の利用に伴う渋滞なども大きな問題です。これら諸問題への対応策を具体化するためにも、「自動車交通量の削減」を掲げるべきです。

#### **(地域交通に関する国の関与について)**

##### **地域の交通問題について国が積極的に関与すべき**

・公共交通維持に対して地域住民や交通事業者の意欲が高いにも関わらず、自治体の熱意が低いところに対しても、地域協議会を受け皿として、国が積極的に支援できるようにしてください。

##### **地域の交通問題に国が関与すべきでない**

・現行の道路運送法についてみると、国の許認可によって従来型のバスやタクシーを基準に若干の方向修正が加えられるだけで、地域交通を「利用者本位」で再編するには程遠い運用が続いている。今後、自家用有償旅客運送や運転代行業など一部の許可・登録権限については地方に移管されると伝えられているが、本来、地域交通は市区町村の責任と判断で実施されることが望ましく、バス・タクシーを含めすべての国の許認可権限は都道府県や市区町村に移管すべきである。

#### **(具体的な施策の方向性について)**

##### **交通体系を総合的に考えるべき(施設整備、高速料金等)**

・新しい高速道路料金制度と整合のとれた交通体系はどうあるべきか」との記述があるが、「新しい高速道路料金制度」は公共交通、とりわけ地方都市間の鉄道や航路などの幹線交通に深刻な影響を及ぼしており、これを前提とするべきではない。移動権の保障のために、道路網はどう活用すべきか、との視点で点検することが必要と考える。

##### **交通の安全に関する規定をおくべき**

・交通基本法は、「誰もが利用できる公共的な交通手段の確保」「交通分野の環境対策」を目的としているが、平成 18 年 10 月に導入された運輸安全マネジメント制度における『公共交通は安全の確保が最も重要』とされている部分の表現がない。従っ

て、交通基本法においても、「安全」について明記すべきと考えます。

### **交通に関する教育を国民に実施すべき(自転車関係等)**

・教育の視点が抜け落ちています。「住民参加のもとでの交通ルールの徹底」も学校教育・社会教育の形で制度化されるべきものです。また、単なる安全教育にとどまらず、「総合的な交通体系の視点」に立ったまちづくりを考えられる「市民」の育成につながるものでなければなりません。

### **モーダルシフトを推進すべき**

・貨物の幹線輸送においては、環境への負荷の軽減に資する輸送機関への転換(モーダルシフト)の推進が不可欠であり、この実効性を担保する強い政策意思を交通基本法に明示して頂きたい。

モーダルシフトの推進においては、国・地方自治体の政策支援の下で、物流事業者の自助努力が必要な事はもちろんであるが、一方で、運送の需要家である荷主がこの交通政策に協力し、3者が連携を取り合って進めていく事も不可欠である。よって交通基本法には、「モーダルシフト政策を含めた総合的な貨物運送体系の構築に対する協力」を荷主の責務として明示頂きたい。

### **交通に関する人材育成をすすめるべき**

・まちづくりと公共交通を一体的にデザインしていく場合、現状、行政内部に交通の専門家が少ない(あるいは、いない)状況です。そのため、福祉、教育、商業等の活性化と公共交通をうまく組み合わせた施策を考えられません。今後は、行政職員の中に交通の専門家を育成していくことが重要であると考えます。

### **交通に関する技術開発をすすめるべき**

・現在、鉄道や自動車に関しては、高速鉄道やエコカーなど技術革新が進められています。船舶に関しても、省エネルギー化に向けた技術革新が進められています。また発展段階の状況と言えます。日本は多くの離島を有し、多様な船舶が運航していることから、新たなエコシップの開発により数パーセントの省エネルギー化が図られるだけでも、大幅なCO2排出量の削減や、コスト削減となります。そのため、鉄道

や自動車に加えて、海洋大国 日本発のエコシップを開発することも海外に普及が可能な新しい交通技術の一つになると考えます。

### **バリアフリー化を促進すべき**

・最近ではバリアフリー施策に対する社会の目も改善されて、公共輸送機関や公共施設などでバリアフリー改良化がずいぶん進んできたように思えます。とはいえ、現状ではまだまだ障害者が外出するには躊躇せざるを得ない阻害条件が付きまといま  
す。用事があるの外出は言うに及ばず、バリアや凹凸の多い道路、トイレ確保の問題などで、つい障害者の外出は怯みがちです。

### **道路において人、公共交通を優先するという交通の優先権を明確にすべき**

・法により、全ての人々に「移動権」を保障するならば、日本は「自家用車優先」の国から「公共交通優先」の国へ移行するということを、法の中に明記し、具体的施策が打ちやすいようにすべきである。

### **離島、過疎地等の交通不便地域の問題を優先的に解決すべき**

・弊社は、北海道の西北端に位置する狭隘な二つの離島に就航しております補助航路であり、「離島航路整備法」により国・北海道・町の支援を裁き、唯一の生活航路として通年運航しております。

しかしながら、高齢化・過疎化の進展が著しく、航路の維持・存続することは極めて困難な状況に置かれております。

離島住民の移動する権利を保障するためには、公共交通の最低限のサービス水準の設定、確保が必要であります。

「交通基本法」の制定にあたっては、国による十分な財源の確保等、現在の「離島航路整備法」よりさらに充実した支援措置を要望いたします。

### **モーダルシフトの受け皿、災害時の機能等を踏まえ、港湾、海上交通網の重要性を位置づけるべき**

・「移動権」を保障する中で、災害時・緊急時における交通の確保の観点から、災害時に強い海上交通を中心としたマルチモーダルな交通体系を構築する旨の方針を

明確に位置付けていただきたい。

投資効率を重要視し、陸上・海上・航空のいずれかのモードがあれば、それで足りるとする発想では、国民の移動権は保障されない。災害時に強い海上交通を中心としたマルチモーダルな交通体系の整備が望まれる。

### **公平な競争条件の確保、交通事業者の経営の自主性の確保等交通事業者の負担が重くならないよう配慮すべき**

・交通基本法には「事業者の責務」が規定されておりますが、鉄道事業者はこれまでから輸送の安全・安定やサービスの改善等のために、直接収益に結びつかない設備の整備などを進めてまいっております。近年ではこれらを運賃値上げすることなく内部の合理化、ローコストオペレーション化によって費用を捻出してまいりましたが、今後も構造的に輸送人員が回復することが見込めない状況下での路線の維持は益々困難なものとなります。こういった経緯も踏まえて、本法案整備にあたり、鉄道事業者に過度の負担とならないようにしていただくとともに、経営の自主性についても鉄道事業の参入、退出の自由を保障するなど十分な配慮をお願いいたします。

### **環境面からの自動車の単体対策をすすめるべき**

・ガソリンを利用した交通体系から電気を利用したLRT、電気バス、電気自動車(タクシー)の推進が必須と考えます。それには初期投資が高額で企業への負担が大きく感じます。また道路の整備面(LRT)、ロケーションシステムの導入(バス)などのハード面での充実も必要になると考えます。それらのハード面での援助及び地域住民への理解などの重要な役割を国側が強力に推進していただくことが不可欠と考えます。

### **交通労働者の労働条件に関する規定をおくべき**

・輸送の安全は、交通労働者の労働条件と不可分である。交通基本法において、交通労働者の適正な労働条件の確保について盛り込む必要がある。

### **道路運送法の改正、運用見直しを行うべき**

・現在の地域交通は、「人口減少・少子高齢化の進展」に対応する「交通体系」にな



っているとは言い難い。その最も大きな問題になっているのは「道路運送法」であり、移動権の明記による利用者主体の交通基本法制定を機に、道路運送法は廃法にすべきである。

#### **参入・退出自由化の撤廃等運輸事業に関する規制緩和の廃止、見直しをすべき**

・高齢化や過疎化が進んでいる地方においては、生活の足である公共交通の役割は特に重要であり、移動権の保障の観点からも、事業者の一方的な判断で廃止されることは問題であり。きちんとした支援制度なども含めて、地方の公共交通が維持できる制度を構築すべきと考える。

#### **代替交通手段(リダンダンシー)を確保すべき**

・山間部に住む者にとっては、公共機関が無くなる事は死活問題となり、車の運転もいつまでできるかわからず代替交通機関の確保を求む。

#### **自転車の交通ルールを徹底すべき**

・自転車の利用促進及び関連する諸施策にもっと取り組み、自転車専用道路の整備を進めながら、自転車の歩道走行を原則禁止(押し歩きは可能)とし、自転車は車両であるとの国民意識の改革を徹底させつつ、ソフト・ハード両面からの取り組みがまず必要である。

#### **運輸事業の規制緩和を推進すべき**

・自治体に権限を委譲し、創意工夫を誘導できるような政策が必要です。

埼玉県秩父市のみやのかわ商店街で、店主たちが自分たちで、車を使って高齢者の買い物の付き添いなどしています。地域の創意工夫がこれから重要になってきますが、それに立ちはだかる規制の緩和も同時に行わなければ何も生まれません。

#### **道路管理や交通流管理について規制や権限のあり方を再検討すべき**

・同じ交通施策であっても、ある自治体ではバスの交通政策や交通結節点の整備は道路管轄部署で、また一方で駐車場に関する施策は都市交通施策管轄部署等と、一般市民からするとその線引きが良く分からないケースも見受けられる。

交通基本法の制定により、交通基本計画策定に当たっては、地域をどのような街にしたいのか、そのために必要な交通をどう整備し維持していくか、本来あたりまえであるはずの交通とまちづくりが一体化された計画が推進されるべきで、そのための措置を願います。

#### **デマンド交通については、その実態等も踏まえた上で、導入の検討をすべき**

・新たな取り組みの成功事例を模倣した自治体が、財政負担に苦しむ事例がある。それぞれの地域に適した公共交通を検討するため、デマンド型の交通サービス等の新しい取り組みについては、その長所だけでなく短所も適切に情報提供すべきと考える。

#### **(自動車交通の役割に関する追記について)**

##### **自動車交通の役割に関する追記を評価する**

・公共交通機関の整備の重要性や必要性については十分に認識しているが、自家用車は既に社会インフラの重要な一部をになっている。また、「新成長戦略」にも、次世代自動車を組み合わせた都市のエネルギーマネジメントシステムの構築との記載があり、次世代社会システムにおいては自家用車も重要な位置づけにある。

##### **自動車交通の役割に関する追記を評価しない**

・公共ではない自家用の交通手段を交通基本法の中で規定(保障)する必要性があるのか疑問を感じる。

#### **(その他)**

##### **基本法の制定にあたり、幅広い意見聴取と、オープンな議論が行われるべき**

・移動権の定義が明確でないなど、交通基本法に関する情報が不足している状況下で、本パブリックコメントで意見を集約したとは言い難い。このため、別途、交通計画を策定する地方自治体の意見を反映する機会を設けるべきと考える。

##### **パブリックコメントに対する見解を示すべき**

・市民の方から意見を求めるのはいいが、その結果などを意見を求めた人々に情報

提供すべきです。自分たちの都合の良いように使われるだけの意見交換なら意味のないことと考えます。意見に対する見解をしっかりと公開すべきです。